

Masalah Jakarta Bukan Hanya Tanggung Jawab Pemda DKI



HAMPIR setiap tahun selalu muncul gagasan untuk menangkal arus membanjirnya masyarakat yang berbondong-bondong ke Jakarta. Kalau tahun lalu Fraksi Karya Pembangunan (FKP) DPRD DKI Jakarta mengusulkan agar Jakarta dicanangkan kembali sebagai kota tertutup bagi pendatang baru, seperti pernah dicanangkan pada tahun 1970-an. Setelah lebaran tahun ini, beberapa orang anggota DPRD DKI Jakarta, yaitu Wakil Ketua Komisi D. H. Abu Bakar, dan Sekretaris FPD, Romulus Sihombing, mengusulkan agar segera dibentuk forum konsultasi antar Pemda seluruh Indonesia.

Tugasnya, untuk membicarakan berbagai hal dalam upaya menangkal membanjirnya masyarakat yang datang ke ibukota. Wagub KDKI Jakarta Bidang Kesra, Anwar Ilmar pun menyambut baik usulan tersebut mengingat upaya untuk membendung arus urbanisasi ke ibukota memang merupakan kebutuhan yang sudah sangat mendesak. Karena daya tampung kota Jakarta sekarang sudah tidak memadai lagi. Dengan luas 650 km², penduduk Jakarta sudah hampir 8 juta orang. Ini berarti kepadatan penduduk sudah lebih dari 12.500 orang/km². Arus urbanisasi yang terlalu deras, lantas dikhawatirkan akan menimbulkan berbagai problema sosial yang rawan dan sulit diatasi.

Kekhawatiran tadi sungguh sangat beralasan mengingat laju arus urbanisasi yang tidak terkendali akan menimbulkan berbagai persoalan infrastruktur yang serius di kota-kota besar. Misalnya, tercemarnya air tanah, yang merupakan sumber utama untuk air minum, sehingga tidak layak untuk diminum. Kurangnya daerah resapan dan bertumpuknya sampah yang tidak dapat diangkut telah menyebabkan kampung-kampung di Jakarta hampir setiap tahun dilanda banjir.

Muchdie

Pemukiman Kumuh

Semakin langka dan mahal-nya tanah telah memunculkan pemukiman kumuh dan bangunan-bangunan liar di sepanjang tanggul sungai dan rel kereta api, yang seringkali memusingkan pemerintah kota. Karena setiap kali ditertibkan, selalu saja muncul kembali. Seolah-olah tidak pernah ada upaya penertiban. Hari ini dibersihkan, dua tiga hari lagi muncul lagi.

Untuk mengatasi kekumuhan lingkungan perkotaan, pemerintah memang telah melaksanakan berbagai program. Program perbaikan kampung (*Kampung Improvement Programme*, KIP), yang di Jakarta dikenal dengan Proyek MHT dan merupakan proyek bantuan *Bank Dunia*, secara langsung ditujukan untuk memperbaiki infrastruktur dasar kampung-kampung seperti jalan lingkungan, saluran air dan tempat MCK (mandi, cuci, kakus).

Hasil nyata program MHT telah mendorong pemerintah untuk terus melanjutkan program ini. Dan Pemda DKI Jakarta pun terus berupaya untuk mencari dana ke berbagai sumber. Bahkan, Pak Wiyogo sendiri, sebagai Gubernur KDKI Jakarta, menyempatkan pergi ke New York untuk berdiplomasi dengan Bank Dunia, dalam rangka menggolkan JUDP II (*Jakarta Urban Development Project*).

Terus meningkatnya kebutuhan akan perumahan sebagai akibat dari terus bertambahnya penduduk sementara tanah makin langka dan mahal telah merupakan dasar pemikiran untuk membangun perumahan di pinggir kota atau membangun rumah-rumah susun di pusat kota. Pembangunan rumah susun di pusat kota juga merupakan salah satu cara untuk menangkal masalah banjir menahun. Karena pembangunan rumah secara horisontal telah melahap tanah yang memang sudah sangat terbatas sehingga tidak lagi tersedia daerah resapan air hujan.

Sayangnya, pembangunan rumah susun yang semula ditujukan untuk memenuhi kebutuhan bagi masyarakat berpenghasilan rendah ternyata telah membias. Bukan hanya harganya yang telah tidak terjangkau, tetapi juga untuk tinggal di rumah susun diperlukan sikap budaya tertentu yang nampaknya hanya cocok bagi golongan menengah ke atas.

Pedagang ketoprak jelas akan sukar menyimpan gerobaknya jika ia tinggal di rumah susun. Lebih dari itu, timbul semacam kesan negatif terhadap rumah susun sebagai kandang manusia. Barangkali ini merupakan salah satu alasan mengapa banyak rumah susun yang susah laku.

Pembangunan perumahan di pinggir kota juga tidak sedikit kendalanya, terutama menyangkut ketersediaan fasilitas angkutan. Jaraknya yang cukup jauh dengan pusat kota sehingga biaya angkutan umum dirasa cukup mahal, telah membuat golongan masyarakat berpenghasilan rendah dan sangat rendah lebih suka tinggal berdesakan di pemukiman kumuh di pusat kota.

Pemerintah memang tidak tinggal diam untuk mengatasi masalah ini. Jangkauan pelayanan angkutan umum ditingkatkan. Dari Karawaci, Tangerang, ke Grogol, Senen dan Blok M disediakan bus PPD. Begitu juga dari Bekasi dan Depok. Frekuensi kereta api Jabotabek (KRL dan KRD) juga terus ditingkatkan. Dengan sedang dibangunnya jalan kereta api layang Manggarai - Jakarta Kota dan rel ganda Depok-Manggarai diharapkan frekuensi kereta api akan meningkat menjadi setiap enam menit sehingga dapat mengangkut penumpang lebih banyak lagi.

Tetap Macet

Saat ini, dengan kondisi jalan yang panjangnya cuma sekitar 7.000 km, Jakarta "dijubeli" oleh sekitar 1,5 juta kendaraan bermotor. Bukan hal yang aneh kalau setiap hari kendaraan bergerak bagai siput. Kemacetan lalu lintas sudah menjadi pemandangan sehari-hari. Kalau dulu-dulu hanya terjadi pada jam-jam sibuk saja, yaitu antara pukul sete-

ngah tujuh sampai pukul sembilan pagi dan antara pukul empat sore sampai pukul tujuh malam. Sekarang, boleh dibilang hampir setiap saat.

Upaya mengatasi kemacetan lalu lintas masih terus dilakukan. Di sana-sini jalan-jalan diperlebar. Ruas Jalan Depok-Pasar Minggu diperlebar menjadi 32 meter. Jalan-jalan lingkaran luar juga telah dibangun. Bahkan ruas-ruas jalan yang dianggap strategis dibuat bebas hambatan (jalan tol). Sayangnya, filosofi dasar pembangunan jalan tol bukanlah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas secara total. Tapi hanya sekedar menyediakan prasarana jalan bagi mereka yang tidak mau bermacet-macet. Buktinya, ketika tarif tol dinaikkan, jalan bukan tol jadi tambah macet. Sehingga kemacetan lalu lintas masih tetap merupakan masalah yang belum terpecahkan.

Upaya mengatasi kemacetan memang tidak berhenti sampai di situ. Sejak beberapa bulan yang lalu diadakan uji coba jalur khusus bus pada jam-jam sibuk di jalan Thamrin dan Sudirman. Maksudnya agar kendaraan umum bisa lebih lancar. Sehingga orang mau beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Karena, konon, penggunaan kendaraan pribadi dianggap tidak efisien karena cuma mengangkut satu dua orang saja. Upaya tersebut memang sedikit menunjukkan hasil. Paling tidak, pada jalur percobaan itu waktu tempuh dengan kendaraan umum sudah bisa dikurangi. Sayangnya, di jalur-jalur yang lain malah tambah macet. Seolah-olah upaya tersebut cuma memindahkan kemacetan saja. Ini bisa dimafhum. Karena perkembangan laju pertumbuhan panjang jalan, yang hanya 4 persen per tahun, kalah cepat dengan laju pertumbuhan jumlah kendaraan, yang rata-rata 15 persen per tahun.

Persoalan di jalan raya rasanya tambah runyam saja. Kemacetan lalu lintas dianggap membawa berkah bagi pedagang asongan. Begitu jalan macet maka berkelirannya wira-wastawan jalanan itu mengasongkan dagangannya. Semula, ketika resesi dunia ikut melanda perekonomian kita, kemunculan pedagang asongan dianggap sangat penting

sebagai katup penyelamat dalam mengatasi masalah lapangan kerja. Sehingga keberadaannya mulai diakui. Sayangnya, karena pertumbuhannya yang semakin tidak terkendali sehingga menimbulkan kesan semrawut dan dianggap turut memberikan andil terhadap kemacetan lalu lintas dan berbagai kerawanan sosial lainnya, kemudian ditempuh upaya-upaya untuk penertibannya.

Soalnya, Jakarta dengan BMW-nya juga ingin mempercantik diri. Supaya nampak bersih, manusiawi dan berwibawa. Lebih-lebih menjelang *Visit Indonesia Year 1991*. Dengan OEPH (Operasi Esok Penuh Harapan) yang dipimpin langsung oleh Menko Polkam Sudomo, pedagang asongan ini ditertibkan. Melalui tahapan-tahapan operasinya dan merujuk pada UU No. 3/1965 tentang Lalu Lintas dan Perda No. 11/1988 tentang Ketertiban Umum serta SKB (Surat Keputusan Bersama) antara Gubernur DKI, Ketua Pengadilan Tinggi Jakarta, kepala Kejaksaan Tinggi DKI dan Kapolda Metro Jaya, sejak 7 Mei 1990 pedagang asongan yang masih berkelir di jalanan ditangkapi dan diadili secara kilat.

Terlepas dari soal pro dan kontra terhadap upaya pengadilan kilat ini, kalau kita mau jujur, penanganan pedagang asongan dengan cara tersebut tidak akan membuahkan hasil yang memuaskan. Hari ini diadili dan didenda, besok kembali mengasong. Bahkan ada semboyan yang sepertinya agak menantang. "Sekali mengasong tetap mengasong". Ini dapat dimengerti karena persoalannya memang menyangkut perut. Makanya tidak aneh walaupun upaya penertiban sedang giat-giatnya dilaksanakan masih banyak saja pedagang yang berkelir di jalanan.

Dua Alternatif

Kalau kita perhatikan, sebenarnya perbaikan infrastruktur, dengan biaya mahal sekalipun, tidak akan mempunyai dam-

pak yang memadai terhadap penurunan derasnya laju urbanisasi. Karena memang hal tersebut hanya diarahkan pada akibat-akibat infrastruktur (*infrastructural consequences*) dari laju pertumbuhan penduduk. Bukan pada penyebab sosial ekonominya. Sehingga hal yang sebaliknya justru akan terjadi.

Laju pertumbuhan Jakarta yang jauh lebih pesat akan mendorong Jakarta tumbuh menjadi Kota Raksasa, seperti Meksiko atau Kairo, sehingga akan semakin berat saja beban yang diderita Jakarta. Karena semakin besar suatu kota akan semakin banyak pula rangkaian problema yang bakal dihadapi. Ini merupakan suatu dilema. Di satu sisi pembangunan fisik Jakarta ditujukan untuk mengatasi berbagai problema yang muncul karena derasnya pertumbuhan penduduk. Di lain sisi, ini akan mengundang berbondong-bondongnya arus migrasi ke Jakarta.

Setidaknya ada dua alternatif yang dapat ditempuh untuk membendung arus urbanisasi yang terus menderas ini. Pertama, membiarkan keadaan Jakarta yang serba semrawut sehingga tidak menarik lagi dan pada akhirnya orang bosan tinggal dan mengadu nasib di ibukota yang, konon kejarnya melebihi kekejaman ibu tiri.

Kedua, yang nampaknya jauh lebih manusiawi, membangun kota-kota kecil dan daerah pedesaan di sekitar Jakarta, terutama di Jawa Barat dan Jawa Tengah. Ini sekaligus membuat pemerataan pembangunan. Memang, untuk upaya tersebut dibutuhkan biaya pembangunan sarana dan prasarana yang cukup mahal. Tapi dalam perspektif jangka panjang, upaya ini jauh lebih menguntungkan. Bukan hanya akan menyembuhkan berbagai proplema Jakarta, tetapi juga akan mencegah terjadinya "kecemburuan daerah".

Kalau begitu, lantas, gagasan untuk membentuk forum komunikasi antar Pemda, khususnya dengan Pemda Jawa Barat dan Jawa Tengah perlu didukung. Bahkan, jika perlu, dilembagakan.

Penulis, Asisten Peneliti Madya pada Bidang Analisa Sistem BPP Teknologi.